

情报工作研究丛书

美国区域经济研究

魏家雨 钟婷
吴卓群 蒋慧

著

上海科学技术文献出版社

大同区域经济研究

魏家雨 钟 婷 著
吴卓群 蒋 慧

上海科学技术文献出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

美国区域经济研究 / 魏家雨等著 --上海:上海
科学技术文献出版社, 2011. 3
ISBN 978-7-5439-4636-1

I. ①美… II. ①魏… III. ①地区经济-研究-美国
-文集 IV. ①F171. 27-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第256005号

责任编辑:倪文君
封面设计:孙 艺

美国区域经济研究

魏家雨 钟 婷 吴卓群 蒋慧著

*

上海科学技术文献出版社出版发行
(上海市长乐路746号 邮政编码200040)

全 国 新 华 书 店 经 销
江 苏 常 熟 市 人 民 印 刷 厂 印 刷

*

开本787×1092 1/16 印张27.75 字数 543 000

2011年3月第1版 2011年3月第1次印刷

ISBN 978-7-5439-4636-1

定价: 98.00元

<http://www.sstlp.com>

“情报工作研究”丛书编辑委员会

主 任：穆端正 吴建中

委 员：何 毅 周德明 陈 超 朱帼英

刘 炜 缪其浩 吴建明 王汉栋

总 序

我国的科技情报事业已经走过了半个多世纪,几代情报人励精图治、奋发图强,为我国的科技与产业发展、知识与技术创新以及科学决策提供了有力的信息和智力支持。正是由于今天科技情报事业还面对着全球化、信息化和市场化的机遇与挑战,因此,我们的科技情报工作实践是如此的丰富多样。我们相信,来自实践的记录是最有价值的,基于实践的思考是最能启迪人的,我们更期待通过这样的知识分享为我们的科技情报事业加油。

“情报工作研究”是上海科学技术情报研究所为迎接 50 华诞而酝酿构思的一套系列丛书,旨在“记录情报工作实践,升华情报研究经验,分享情报工作智慧”。在全国科技情报界专家与同行的共同参与下,在上情所一线科技情报工作者的辛勤努力下,在 2008 年上情所成立 50 周年前夕,我们完成了丛书第一辑 5 本书的出版。

上情所的领导从一开始就决定要把这一小小的平台做成一个开放的、持续的出版平台。因此,我们将有计划地组织出版有关科技情报工作与研究的主题图书,以反映上海科技情报所和国内广大科技情报工作者共同实践和研究的成果。

我们欣喜地看到,在我国转型发展的新时期,科技情报工作得到了越来越多的关注和重视,科技情报研究也涉及越来越广泛的领域。让我们一起围绕“情报给力创新,情报支持决策”建设我们的核心能力,我们也欢迎更多的科技情报人一起来“记录、升华、分享”!

“情报工作研究”丛书编辑委员会

2010 年 12 月修订

前言

在现代社会中,城市化、都市圈经济乃至大都市圈集群,对快速提升国力、强势参与国际竞争而言,显得尤为重要,特别是对于面积达几百万平方公里、城镇星罗棋布的地域辽阔国度,更有着特殊的内在带动力和外向推动力。美国的情况相当典型。全美 3 142 个县中的 1 092 个县,依据经济活动纽带关系,被划归到分别拥有地域中心城市的 363 个大都市圈中进行统计,它们的人口约占美国总人口的 82%,经济总量约占美国 GDP 总量的 89%。其中,年经济总量超过 2 400 亿美元,以纽约、洛杉矶和芝加哥大都市圈这“三驾马车”领衔的美国十大都市圈更是在美国整体经济中扮演着不可或缺的角色。这十大都市圈面积约占全美的 1.7%,人口占全美的 26%左右,2008 年它们的经济总量合计达 48 944 亿美元,占当年全美大都市圈经济总量的 38.5%,全美 GDP 的 34.1%。而大都市圈集聚的美国 5 个经济大州——加利福尼亚州、纽约州、得克萨斯州、佛罗里达州和伊利诺伊州,合计土地面积仅为 149 万平方公里,占全美土地面积的 16%,但聚集着美国 36.8%的人口,创造了美国 38.8%的经济总量(2009 年)。上海科学技术情报研究所积淀了 50 多年信息采集、分析与研究工作的经验,建所以来一贯主动服务于国内市内的经济建设,而本书则汇集了作者近年来以情报人的视角与高度,从不同切入点分析与研究美国主要大都市圈、经济强州以及美国国家层面的经济、产业、研发投入方面的文章 44 篇。这些分析研究可供相关政府部门、研究与咨询机构、大专院校以及对这方面感兴趣的人士真实地了解相应的讯息。

魏家雨

2010 年 9 月于上海

总序

前言

第一篇 美国大都市圈

第一章 美国大都市圈集群之全局剖析·····	003
第一节 构筑中的新型经济竞争体——大都市圈集群·····	004
第二节 大都市圈集群铸雏形·····	007
第三节 美国十大都市圈集群简介·····	011
第二章 美国大都市圈产业研究·····	016
第一节 美国大都市圈经济与产业概览·····	016
第二节 美国大都市圈的制造业·····	024
第三节 美国大都市圈的金融保险产业·····	028
第四节 美国大都市圈的不动产及租赁业·····	034
第五节 美国大都市圈的贸易产业·····	040
第六节 美国大都市圈的信息服务业·····	050
第三章 美国 10+1 大都市圈经济与产业研究·····	067
第一节 美国十大都市圈概况·····	067
第二节 纽约—北新泽西—长岛大都市圈·····	073
第三节 洛杉矶—长滩—圣安娜大都市圈·····	101
第四节 芝加哥—瑞柏—乔利特大都市圈·····	111
第五节 华盛顿—阿灵顿—亚历山大大都市圈·····	126
第六节 休斯敦—糖城—贝顿大都市圈·····	134

第七节 达拉斯—沃斯堡—阿林顿大都市圈·····	141
第八节 费城—卡姆登—威尔明顿大都市圈·····	145
第九节 旧金山—奥克兰—弗里蒙特大都市圈·····	156
第十节 波士顿—剑桥—昆西大都市圈·····	181
第十一节 亚特兰大—桑迪斯普林斯—玛丽埃塔大都市圈·····	194
第十二节 圣何塞—桑尼维尔—圣克拉拉大都市圈·····	203
 第四章 美国大都市圈比较·····	 214
第一节 经济实力最强的三大都市圈比较·····	214
第二节 人均 GDP 最高的三大都市圈比较 ·····	236
第三节 纽约大都市圈与圣何塞大都市圈比较·····	246
第四节 美国商品出口十强大都市圈·····	258
 第二篇 美国经济强州	
第五章 美国经济五强州发展概览·····	271
第一节 美国五大州的经济的发展·····	271
第二节 美国五大州的研发投入·····	275
 第六章 美国经济五强州产业剖析·····	 280
第一节 美国经济五强州的制造业·····	280
第二节 美国经济五强州的金融保险产业·····	286
第三节 美国经济五强州的不动产及租赁业·····	294
第四节 美国经济五强州的交通运输与仓储业·····	298
 第七章 美国六大州经济与产业研究·····	 303
第一节 加利福尼亚州·····	303
第二节 得克萨斯州·····	314
第三节 纽约州·····	322
第四节 佛罗里达州·····	333

第五节 伊利诺伊州·····	349
第六节 北卡罗莱纳州·····	360

第三篇 美国产业结构与研发投入

第八章 美国产业结构变迁·····	373
第一节 美国 60 年间的产业结构变迁 ·····	373
第二节 世纪之交的美国产业结构变迁·····	377
第九章 美国产业剖析·····	384
第一节 美国的制造业·····	384
第二节 美国的服务业·····	390
第三节 美国的支柱性服务业部门·····	397
第十章 研发投入·····	417
第一节 美国 50 年研发投入变迁 ·····	417
第二节 世界各工业发达国家研发投入比较·····	426
参考文献·····	430

第一篇 美国大都市圈

自 20 世纪 40 年代美国联邦统计机构提出大都市统计区概念以来,该概念不但已被人们所接受,更被众多学者和研究机构视作研究都市的对象与范畴,“大都市圈”之称频频出现在各种相关研究报告和媒体报道中。尽管圈定它们的初衷只是为了便于统计,而并非将其作为行政区划,但事实上,在市场机制作用下逐步形成与展开的这些大都市圈已成为美国最活跃与最重要的地域经济体,它们不但带动着美国的一方天下,有的甚至影响着全球经济。

本篇共分 4 章,围绕大都市圈这一核心主线,以产业研究为副线,对美国大都市圈进行深度剖析与解读。第一章《美国 2050:美国大都市圈集群之全局剖析》,以美国区域规划协会提出的“美国 2050”项目起首,从正在形成中的“大都市圈集群”这一更为大型的社会与经济活动竞争单元切入,提出城市—大都市圈—大都市圈集群是参与新一轮全球竞争的必要路径,明确区分 2050 年美国境内可能成形的 10 个大都市圈集群,由此清晰展示美国各级政府力争把人口集聚与增长的压力转化为经济活动包容性增长的意图。

第二章《美国大都市圈产业研究》,在详尽分析美国大都市圈的整体经济概貌后,从占经济比重最高的 10 个产业中甄选制造业、金融保险业、不动产及租赁业、贸易业、信息服务业等 5 个较具都市圈特色的产业部门,有选择地对十大都市圈的特色行业进行横向比较。

第三章《10+1 大都市圈》,以对前十大都市圈的基础数据探究为起始点,按经济总量排名逐个解读每一都市圈的经济与产业发展现状。在此,特别增加对圣何塞大都市圈的剖析。虽然其经济总量尚未跻身全美十大,但其 2005 年人均 GDP 已近 7 万美元,2008 年更是突破 8 万美元而列居全美首席,引人注目。

第四章《都市圈比较》,则以不同主题不同维度铺陈,或围绕纽约、洛杉矶、芝加哥三大顶级都市圈的产业结构,或围绕人均 GDP 最高的三大都市圈,或是围绕商品出口十强都市圈等,期望能丰富此前三章就都市圈个体开展的分析,有助于读者更好地理解 and 把握本书所阐释的主线条。

第一章

美国大都市圈集群之全局剖析

自 20 世纪末起,面对全球经济环境、贸易方式的巨大变化,不少国家和城市纷纷着手拟定新一轮发展战略,如纽约、伦敦、芝加哥、圣何塞、新加坡以及香港等,都投入了大量的人力、物力和财力,检讨自身的发展沿革,并展开 SWOT 分析,谋划 21 世纪前二三十年的战略。在这波战略调整中,美国以更长远的眼光、更紧迫的危机感,对 2050 年前美国的发展趋势、面临的严峻挑战及全球竞争新模式进行了前瞻性的思考和规划。

美国区域规划协会^①主导的“美国 2050”项目,其终极目标正是为了奠定美国未来竞争、可持续发展和高生活品质的基础,为全美民众拓宽发展机遇,最大限度提升自身竞争力。该项目提出:从城市发展而来的大都市圈,是 20 世纪全球经济中的一个地理单位,由此展开了激烈竞争;如今,大都市圈集群正在迅速替代大都市圈的地位,成为全球经济环境下新的竞争体。

美国以超前近半个世纪的战略眼光,锁定了新的经济竞争体——大都市圈集群,倚靠的是美国当下的经济支柱——363 个大都市圈。全美 3 142 个县中有 1 092 个县划归在这些大都市圈中,人口约占全美总人口的 83.5%,创造的年 GDP 占全美经济总量的近 90%。这些大都市圈既有年 GDP 高达 12.6 万亿美元、“富可敌国”的全球金融中心——纽约大都市圈,有人均 GDP 居全美之冠、孕育与领衔全球高科技发展的圣何塞大都市圈,也有鲜为人知的人口仅 10 万、年 GDP 仅为纽约大都市圈 0.2% 的坎伯兰大都市圈。散布于全美的这些形形色色的大都市圈是美国重要的经济驱动器。大都市圈经济体基本由经济活动自然而然形成,很少附带城市或州所具有的浓厚行政色彩。比如,纽约因金融业著名,波士顿拥有高科

① 区域规划协会成立于 1922 年,是美国最具影响力的规划组织之一。其最初研究范围主要包括纽约、新泽西和康涅狄格州三个地区。区域规划协会目前有 5 个规划研究领域:社区规划设计、公共空间规划、交通网络规划、劳动力和经济发展以及住房规划,该协会的目的是提高纽约、新泽西和康涅狄格州的 31 个城镇的生活质量和经济竞争力。

技产业,而底特律则是汽车工业。紧密毗邻商业网络和熟练劳动力是大都市圈经济体发展成功的要素。大都市圈内容易获得资源,如人才、广泛的商业网络和高等院校从事的前沿研究,这些是吸引资本和创业者的要素。大都市圈已成为众多新技术的中心,例如生物技术的发展中心,并在塑造美国经济和决定其全球竞争力的未来走向方面发挥着重要作用。作为美国大都市圈集群的重要基石,大都市圈的构成如何,以怎样的产业结构形成经济布局,在全球竞争形势下如何调整与变迁,是我们一览美国经济全貌并试图揭开其发达动因的着眼点,也是本书将重点研究与剖析的内容之一。而本章将重点介绍“美国 2050”项目以及大都市圈集群的基本内容,以揭示美国联邦政府的前瞻性视角,了解他们的危机感,掌握他们的战略规划。之后,本书将在此基础上,重点分析与研究美国主要大都市圈、州和国家层面的相关信息与数据。文中采纳的数据均来自于 2006 年至 2009 年美国国家统计局、经济分析局、劳工部等网站上公布的数据,除非另有注明。

第一节 构筑中的新型经济竞争体——大都市圈集群

美国正在不停步地发展。据美国人口普查局预测,到 2050 年,美国人口将增至 4.3 亿,相对当前水平将增长 40%。人口的快速增长将使目前的社会问题进一步恶化,如高速公路的拥挤,机场和港口的人满为患,开放式空间的丧失,基础设施的老化,以及区域内与区域间的发展不均衡。这些限制发展的因素将导致美国国民生活质量的下降,致使过去吸引并留住企业与知识工作者的核心优势逐步丧失。富有远见的美国研究机构率先意识到了这些问题,并产生了危机感。

一、“美国 2050”项目背景

美国区域规划协会于 2005 年启动了“美国 2050”项目,着手研究为了实现美国期望的 2050 年前发展目标,十大或更多的大都市圈集群出现将面临的挑战和获得的机遇;美国应该如何在全球经济环境下与对手展开竞争;联邦政府可以做什么来维持美国的繁荣、公平和可持续发展。

该项目由区域规划协会立项并出资,同时获得一些著名机构的资金支持,如福特基金会、林肯土地政策协会等。项目组成员既有区域规划协会的研究人员,又有来自高校、基金会和其他规划协会的研究学者。该项目报告已于 2006 年 9 月对外公开。

“美国 2050”项目确定了“大都市圈集群”这一概念,划定了美国主要的 10 个

大都市圈集群,并解释了界定依据(10 个大都市圈集群的大致分布见图 1.1.1)。通过展望美国未来的发展趋势、新的全球竞争模式,力促联邦政府进行全国性的战略投资,提高发展能力,确保美国在全球的竞争力。



图 1.1.1 美国 10 个大都市圈集群的地理分布

“美国 2050”的长期目标是缩小全美快速发展的沿海地区和广大的内陆农村地区、工业化衰退的城市之间的人口与财富差距,激发潜力,使每位社会成员都能实现美国梦。

二、城市→大都市圈→大都市圈集群：持续演变的城市经济竞争体

与全球经济环境、贸易模式和国家战略同步变化的是全球竞争体的演变。从城市间的竞争转变为由众多大小城市组成的大都市圈之间的竞争,充分体现经济联系度与人员紧密度的加深。美国意识到:区域内日益紧密的联系催生了共同利益,并以不可抵挡之势扩散至更广阔地区。

因此,“美国 2050”项目提出了大都市圈集群的概念——拥有综合劳动力市场、基础设施和土地利用制度的大都市圈之集合,这种集合既是地理位置上的贴近与聚集,也是经济和就业紧密度的体现。之所以将过去的大都市圈概念在地理、经济联系度等方面进行扩展或重构,“美国 2050”项目主要出于以下方面的考虑:

(一) 大都市圈面临挑战,且无法独自解决

纵观全美,无论是社区领导者、企业家,还是政策制定者,都面临着各种挑战,这些挑战影响着他们所在城市和邻近地区的发展;但这些城市和大都市圈无法独

自行动解决问题。例如,对跨越多个州和地区的公用分水岭的保护,就需要在整个大都市圈集群范围内大家共同协作进行。又如,货品从沿海港口出发,途径拥挤的大都市圈抵达内陆地区,也会面临挑战。再如,在重组为后工业化经济结构时期,提供新的就业机会也会面临挑战。

因此,需要一个覆盖更大地理范围的区域,使其内部能顺畅协作,共同发展。对大都市圈集群的认识使得跨越行政司法权界的地区能相互合作,解决问题。例如,解决未来人口压力的一个办法是:将资源进行排列,大笔投资高速铁路和其他交通基础设施。此外,共同保护环境、协调经济发展战略和制定土地使用政策也很重要。

(二) 全球性的一体化发展区域是新的竞争个体

“美国 2050”项目组认为:位于亚洲和欧洲的竞争对手都在创建“全球性的一体化发展区域”,利用高速铁路和独立的货物运输体系,将覆盖广袤地区和国土疆域内的各类经济功能体互为连接。在庞大网络内的城市间,劳动力、商务旅行人士、信息和货物的流转日趋增加,不断强化相互协作、灵活操作和创新功能。在全球经济领域,高效的流转也是一大竞争优势,能因节省时间而创造价值。

三、大都市圈与大都市圈集群的区别

(一) 大都市圈

大都市圈是美国的联邦统计标准之一,一般概念是一个大的人口核心,以及与此核心具有高度的社会经济一体化的邻近地区的组合,一般以县作为基本构成单元。美国管理和预算局规定大都市圈标准的初衷仅仅是用于数据的准备、表达和比较,并没有考虑或预期到它可能产生的非统计方面的应用。但美国联邦和州政府机构应宪法的要求,均基于大都市圈分配项目资金、制定项目标准和实施项目。目前美国大都市圈的重要性的使用频率已超越了城市的行政地域概念和城市的实体地域。

1. 人口规定

2000 年美国最新大都市圈界定指标体系规定:(1)中央核:每个大都市圈至少有一个人口普查局定义的人口不少于 5 万的城市化地区或者人口不少于 1 万的城市群,城市化地区和城市群统称城市地区;(2)中心县:中心县至少 50%的人口居住在规模不小于 1 万人口的城市地区,或者中心县至少 5 000 人居住在人口规模不小于 1 万人的单个城市地区;(3)外围县:居住在外围县但工作在中心县的就业人口占外围县总就业人口的 25%,或者外围县 25%的就业人口居住在中心县。

2. 通勤率要求

通勤率是美国最常用的界定大都市圈功能整合的标准,合理且不复杂,体现了工作和生活场所之间的联系,以及地区之间经济上的交往。虽然目前很多变化影

响着大都市圈中央核对邻近县(邻近的县与中央核之间有着高度的社会和经济联系)的支配地位,但通勤率仍是当前最为合适的界定指标。

(二) 大都市圈集群

根据美国人口普查局的预测,未来美国人口和经济的增长将集中在 8~10 个新兴的大都市圈集群内——这些庞大的、联系紧密的大都市圈地区的增长,有望占全美总人口增长的 70%和就业增长的 80%。这些网络以环境体系、交通网、经济和文化为纽带,相互联系,人员和资金流动不断增加,正日渐成为全球经济环境下新的竞争个体。正如从城市发展而来的大都市圈已成为 20 世纪全球经济的一个地理单位一样,大都市圈集群也正在迅速替代“大都市圈”的地位。

美国的大都市圈集群由关系层次来定义。关系指的是共同利益,这构成了政策制定的基础。与大都市圈的界定有所不同,决定大都市圈集群的是如下五大主要关系:①环境体系和地理分布;②技术设施;③经济联系度;④居住模式与土地使用;⑤共享文化与历史。当然,并非每个大都市圈集群都拥有全部 5 项关系特征。

第二节 大都市圈集群铸雏形

一、大都市未来发展,潜在推进国家战略

“美国 2050”报告认为:21 世纪中叶以后,美国面临六大发展趋势,为催生美国国家战略提供驱动力。

(一) 崭新全球贸易模式,施加竞争压力

美国对外贸易对 GDP 的贡献已从 1929 年的 11%增至 2005 年的 27%,近年仍持续加速。用于衡量美国经济体系中商品流动情况的贸易支付差额指标,已从 20 世纪 90 年代初的贸易顺差陡然转为依赖海外商品的贸易逆差。全球化局势不仅在不同国家之间、不同产业之间,而且在不同地区之间创造着新的赢家和输家。随着全球服务业和贸易活动正在逐渐取代制造业,这将成为对美国经济增长贡献最大的领头羊,迈阿密、洛杉矶、西雅图、休斯敦和纽约等“全球门户城市”已有所受益(见图 1.2.1),而其代价是原美国中心区域的传统制造业和农业地区相继衰退不振。

美国早在 20 世纪八九十年代即开始调整全球贸易模式的轮廓,而其竞争地位则依托对全球贸易模式的跟进步伐。美国在高技术和服务业领域的优势遭遇海外受教育程度较高劳动力,以及拆除全球贸易壁垒后资本流动性更高等方面的威胁。竞争优势不仅属于那些获得高技能劳动力和雇佣高技能劳动力的企业,还属于扮演全球经济门户角色、提供成本合理且高品质生活的交通枢纽所在地。

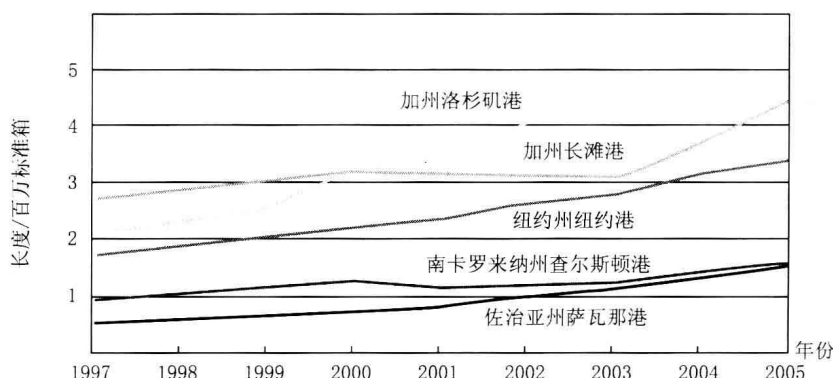


图 1.2.1 美国前五大海港增长路线(以水路运输标准箱为单位)

(二) 人口持续迅猛增长,催生环境需求

未来 50 年内,当欧洲等其他工业化区域面临人口流失问题时,美国却面临人口迅猛增长这一难题。美国人口从 1990 年的 2.48 亿人增至 2000 年的 2.81 亿人,增幅 13%。美国国家统计局估计,到 2050 年,美国人口将在 2000 年的水平上增长 49%,达到 4.2 亿人。

人口持续增长影响国家对都市圈和交通体系的规划方式,还带来重大的统计学变化。如根据关注全美交通运输体系和社区协调同步发展的组织“Reconnecting America”的数据,婴儿潮一代(1946—1965 年间出生的美国人)和下一代婴儿潮(1979—2002 年间出生的美国人)、移民和非白种人人口等不同群落,在刺激国家成长壮大的同时,也对其周边的都市生活环境显露特定的喜好与需求。

(三) 土地使用效能低下,经济集约增长

20 世纪 70 年代以来,美国几乎所有人口和经济增长均发生在大都市圈范围内,而就区域内部增长而言,则几乎全集中在大都市圈的郊区外围。这些区域已濒临扩建超容,易开发的土地资源几近耗尽,政府部门服务品质损耗严重;此外还有交通拥堵、不动产税上涨、通勤时间延长、房租价格增长、绿色基础设施(如公用水资源供应、野生生物环境)等与区域发展间有分歧等多种问题。

当很多城市中心区与郊区内圈经受人满为患、城区复兴的困扰时,在大都市圈外围发展,仍然是经济增长的主导潮流。都市外延不断扩张的增长模式在消耗农田土地和开放空间的同时,加速耗费能源资源,引起致使全球变暖的空气污染,还必然产生在道路和其他基础设施上加大投资的需求。随着石油价格持续飞涨、交通堵塞耗费时间愈加增长,乃至空气污染威胁公众健康,上述影响迫使国家走上更可持续发展的道路。

(四) 能源危机愈加突出,加速气候变暖

在油价飞涨的大背景下,全美国仍高度依赖海外进口石油,在私人旅行与商品